



datum	13 juni 2023
portefeuillehouder	Ad de Regt
contactpersoon	Martijn Plukkel
fractie(s)	D66
onderwerp	Laadvisie gemeente Woerden

Met betrekking tot het raadsvoorstel over de laadvisie heeft D66 de volgende vragen aan het college:

Eén van de doelstellingen in het voorstel is “**betalbaarheid** - we zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven”. De openbare laadinfrastructuur is uitsluitend bedoeld voor inwoners die niet over een eigen inrit beschikken.

Vraag

1. *Hoe wordt het begrip ‘betalbaarheid’ gedefinieerd? En is er een norm waaraan dit kan worden getoetst?*

Antwoord

De basis van ‘betalbaarheid’ ligt in een eerlijke prijs. Hiertoe kan de gemeente eisen stellen aan de marges van CPO’s en eMSP’s, waarmee een lagere prijs voor de inwoners wordt gerealiseerd voor laden bij openbare laadpalen. Deze prijs moet echter niet onder de particuliere prijs uitkomen, om laden op eigen terrein niet te ontmoedigen. Daarom hanteert de gemeente een marge waarmee tevens baten worden gerealiseerd. Zie ook hoofdstuk 6 uit de laadvisie.

Vraag

2. *Hoe valt de betaalbaarheid / prijsvergelijking (= investering in eigen laadpaal en eigen prijs/kWh) uit voor inwoners die wel over een eigen inrit beschikken?*

Antwoord

Bewoners met een laadpunt op eigen terrein betalen de kWh prijs van hun eigen aansluiting. Deze is in de regel lager dan bij een openbaar laadpunt. Zij hebben niet te maken met opslagen van operators en providers en betalen rechtstreeks aan de energiemaatschappij via de energienota.

Vraag

3. *Zijn er middelen die de gemeente voor deze inwoners zou kunnen inzetten om ‘goedkoop laden’ aan openbare infrastructuur te ontmoedigen?*

Antwoord

Uitgangspunt is dat de inwoners op eigen terrein een lager tarief betalen. Met andere woorden, het tarief voor openbare laadpunten is hoger dan het private tarief. Op deze manier wordt laden op eigen terrein gestimuleerd. Er is geen sprake van een directe financiële stimulering voor bewoners met een parkeervoorziening op eigen terrein.

In het raadsvoorstel worden extra budgetten gevraagd voor inrichting van laadplaatsen. Vanaf 2026 worden opbrengsten geraamd om tot een kostendekkende opzet te komen.

Vraag

4. *Wat is de onderbouwing van het gevraagde budget voor 2023. En welk resultaat (aantal laadpunten) levert dit op?*



Antwoord

De kosten voor de inrichting van laadplaatsen is als volgt opgebouwd:

931 extra laadpunten x € 1.500 per laadpunt (bebording en wit kruis) , evenredig verdeeld over 8 jaar = € 174.563 per jaar.

Capaciteitskosten per jaar € 20.160 (communicatie en toezicht).

Totale kosten € 195.000

Op dit moment worden ook structureel kosten voor de inrichting gemaakt, deze zijn € 16.500.

De resterende kosten bedragen dus € 178.500. Er wordt daarbij gerekend met 10% risico, waarmee het totaal op € 196.000 komt.

Vraag

5. *Welke aannames (zoals omzetvolume, afdracht-percentages door CPO(s), etc.) liggen ten grondslag aan de geraamde opbrengsten vanaf 2026?*

Antwoord

De geraamde baten zijn gebaseerd op het aantal laadpunten in dat jaar vermenigvuldigd met het aantal kWh en een opslag van € 0,10 per kWh. Deze € 0,10 is gebaseerd op het feit dat een lagere prijs wordt gehanteerd dan bij marktpartijen maar een hogere prijs als het private tarief.

Voor 2026 betekent dit bv. 632 punten * 25 kWh/dag * 365 dagen * € 0,10 = € 576.600.

Vraag

6. *Welke planning (m.n. voor aanbesteding concessieverlening) ligt hieraan ten grondslag? Welke mijlpalen moeten absoluut worden gehaald om deze opbrengsten vanaf 2026 te kunnen inboeken?*

Antwoord

In 2024 worden de verschillende concessievormen en samenwerkingen onderzocht.

De inkoop en aanbesteding is gepland in 2025. Dit betreft zowel de voorbereiding en het opstellen van de verschillende contractstukken als het uitvoeren van de aanbesteding zelf.